



**Česká republika**  
Czech Republic



**Drážní inspekce**  
The Rail Safety Inspection Office

## **Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události**

Postupné ujetí dvou drážních vozidel s následným vykolejením prvního drážního vozidla přes nesklopenou výkolejku Vk7 a srážkou s druhým drážním vozidlem, kolej č. 100b, vlečka „Vlečka ČEZ, a.s. - elektrárna Chvaletice“

Čtvrtek, 8. prosince 2011

### **Investigation Report of Railway Accident**

Gradual uncontrolled movement and consequent collision of two rolling stock with derailment of the first rolling stock over not folded derailer No. Vk7, the line No. 100b, the siding „Vlečka ČEZ, a.s. - elektrárna Chvaletice“

Thursday, 8<sup>th</sup> December 2011

č. j.: 6-3824/2011/DI



## SUMMARY



Grade: accident.

Date and time: 8<sup>th</sup> December 2011, 06:48 (05:48 GMT).

Occurrence type: uncontrolled movement and consequent collision of two rolling stocks with subsequent derailment one of them.

Description: during shunting of empty rolling stock from the rotary tippler from the line No. 104b to the line No. 102 (after the end of the rope shunting operation) two independently moving rolling stock with an interval of 3 minutes run away and consequently first rolling stock derailed on the line No. 100b, over not folded derailer No. Vk7 and collided with the second rolling stock which drove into it.

Type of train: uncontrolled movement of two rolling stock during shunting operation.

Location: the siding „Vlečka ČEZ, a.s. - power plant Chvaletice“.

Parties: AWT, a. s. (IM and RU);  
ČEZ, a. s. (owner of the siding);  
E S B, a. s. (equipment rope operator);  
ČD Cargo, a. s. (owner of rollings stocks).

Consequences: no injuries;  
total cost CZK 168.128,-

Direct cause higher speed of rolling stock than chosen technical equipment was able to eliminated.

Contributory factor:

- no observation of the ride of the first rolling stock to a free line No. 102 and insufficient attention to the climatic conditions which have influence to the movement of rolling stock and adhesion conditions;
- strong gusty wind blowing in the direction of the ride of the rolling stock.

Underlying cause: insufficient ensuring of rolling stock against driving in the case when the climatic conditions are bad.

Root cause: technological procedures of infrastructure manager of the siding insufficiently ensures the rolling stock against driving in the case when the climatic conditions are bad.

Recommendations:

1) Addressed to infrastructure manager AWT, a. s.:

- to create technological procedures for the siding, where the rope shunting operation is used, to order sufficient procedures for ensuring of the rolling stock against driving.

2) Addressed to Czech National Safety Authority (NSA):

- it is recommended to take own measure, forcing implementation of the above recommendation also for other infrastructure managers (IM) and railway undertakings (RU) on the sidings where the rope shunting operation is used.

Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré dokumenty a skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem.

## Obsah

<b>Summary .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Souhrn .....</b>	<b>11</b>
<b>2 Údaje týkající se mimořádné události .....</b>	<b>12</b>
2.1 Mimořádná událost .....	12
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události .....	12
Obr. č. 1: Pohled na místo MU .....	12
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby .....	12
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku .....	14
2.2 Okolnosti mimořádné události .....	14
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci .....	14
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel .....	14
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavek, návěstidel a vlakového zab. zařízení) .....	14
2.2.4 Použití komunikačních prostředků .....	15
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti .....	15
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí .....	15
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí .....	15
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody .....	15
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	15
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku .....	15
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí ....	15
2.4 Vnější okolnosti .....	16
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje .....	16
<b>3 Záznam o podaných vysvětleních .....</b>	<b>16</b>
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) .....	16
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním	

poměru .....	16
3.1.2 Jiné osoby .....	17
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti .....	17
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udíleny a prováděny pokyny .....	17
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování .....	17
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky .....	18
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	18
3.3 Právní a jiná úprava .....	18
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy .....	18
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy .....	19
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení .....	19
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	19
3.4.2 Součásti dráhy .....	19
3.4.3 Komunikační prostředky .....	20
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	20
3.5 Dokumentace o provozním systému .....	21
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy .....	21
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení .....	21
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události .....	21
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky .....	21
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události .....	21
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu .....	22
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání .....	22
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru .....	22
<b>4 Analýza a závěry .....</b>	<b>22</b>
4.1 Konečný popis mimořádné události .....	22
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3 .....	22
4.2 Rozbor .....	23

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb .....	23
4.3 Závěry .....	24
4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení .....	24
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou .....	24
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti .....	24
4.4 Doplnující zjištění .....	25
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách .....	25
<b>5 Přijatá opatření .....</b>	<b>25</b>
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata .....	25
<b>6 Bezpečnostní doporučení .....</b>	<b>26</b>
<b>7 Přílohy .....</b>	<b>27</b>
Obr. č. 4: Místo MU .....	27
Obr. č. 5: Pohled na vykolejené podvozky .....	28





## Seznam použitých zkratk a symbolů

AWT, a. s.	Advanced World Transport, a. s.
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČDC	ČD Cargo, a. s.
ČEZ	České energetické závody, a. s.
DI	Drážní inspekce
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
GPS	Global Positioning System (Globální polohovací systém)
HZS	Hasičský záchranný sbor
JPO	jednotka požární ochrany
MU	mimořádná událost
OKV	opravna kolejových vozidel
RZZ	reléové zabezpečovací zařízení
SOKV	středisko oprav kolejových vozidel
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TNŽ	technická norma železnic
TP	technické podmínky
VI	vrchní inspektor
ZZ	zabezpečovací zařízení
žst.	železniční stanice

## 1 SOUHRN

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 8. 12. 2011, 6:48 hodin.

Popis události: při posunu prázdných DV od rotačního výklopníku z koleje č. 104b na vlečkovou kolej č. 102 došlo po ukončení lanového posunu k ujetí dvou samostatně jedoucích DV s časovým odstupem 3 minut za sebou a k následnému vykolejení prvního DV na koleji č. 100b, přes nesklopenou výkolejku Vk7, a srážce s druhým DV, které do něj najelo.

Dráha, místo: Vlečka ČEZ, a.s. - elektrárna Chvaletice, kolej č. 100b, výkolejka Vk7, km 0,058 (přípojná stanice Řečany nad Labem).

Zúčastnění: AWT, a. s. (provozovatel dráhy a drážní dopravy na vlečce);  
ČEZ, a. s. (vlastník vlečky);  
E S B, a. s. (provozovatel lanového zařízení);  
ČDC (vlastník drážních vozidel).

Následky: nedošlo k usmrcení ani zranění osob;  
celková škoda 168.128 Kč.

Bezprostřední příčina:

- vyšší rychlost jízdy DV, než jakou byly schopny zvolené prostředky pro zastavení DV eliminovat.

Přispívající faktor:

- neplnění „Opatření pro výkon dopravní služby na vlečce ECHVA“ ze dne 12. 10. 2011 – nesledování dojezdu prvního DV na volnou kolej č. 102 a nevěnování zvýšené pozornosti klimatickým podmínkám, které mají vliv na pohyb DV a na adhezní poměry;
- silný nárazový vítr foukající ve směru jízdy DV.

Zásadní příčiny: nedostatečné zajištění DV proti ujetí v případě zhoršených povětrnostních podmínek.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- technologický postup provozovatele vlečky, který nestanovoval dostatečně způsob zajištění DV proti ujetí na jinou kolej při zhoršených povětrnostních podmínkách.

Bezpečnostní doporučení:

1. Provozovateli dráhy-vlečky a drážní dopravy Advanced World Transport, a. s.:
- zpracovat technologické postupy pro dráhy-vlečky, kde je používán lanový posun tak, aby nařizovaly dostatečně účinné postupy pro zajištění DV proti ujetí.

## 2. Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního bezpečnostního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů a dopravců na dráhách-vlečkách, kde je používán lanový posun.

## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

#### 2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

K mimořádné události došlo dne 8. 12. 2011 v 6:48 h na dráze-vlečce „Vlečka ČEZ, a.s. - elektrárna Chvaletice“, výkolejka Vk7 v km 0,058, přípojevná stanice Řečany nad Labem.



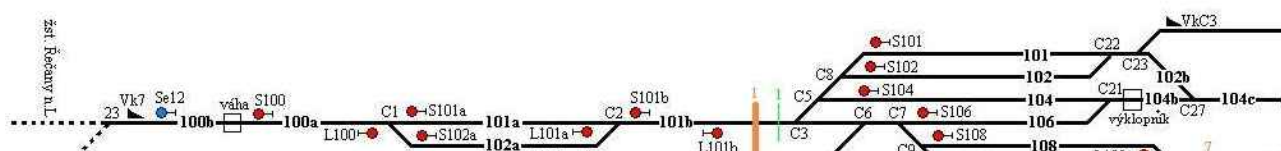
Obr. č. 1: Pohled na místo MU

#### 2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby

Dne 8. 12. 2011 v 6:48 h při posunu prázdného DV 81 54 5978 299-2 z rotačního výklopníku, který se nachází na koleji č. 104b, na kolej č. 102 lanovým posunem, pokračovala jízda tohoto DV setrvačností po koleji č. 102 k místu, kde byly položeny dvě zarážky, které měly DV zastavit. Vlivem silného větru, který se opřel do DV, došlo

k výraznému zvýšení jeho rychlosti. Rychlou jízdou DV byly zarážky shozeny, a tak nezastavily jeho jízdu. DV pokračovalo nekontrolovanou jízdou z koleje č. 102 po kolejích č. 101b, 101a, 100a až na kolej 100b, kde najelo na nesklopenou výkolejku Vk7 (viz Obr. č. 2: Plán části vlečky, kde došlo k MU) a následně vykolejilo oběma nápravami předního podvozku a jednou nápravou zadního podvozku vpravo ve směru jízdy. Při vykolejení došlo k poškození přestavníku výhybky č. 23. Po volné koleji č. 102 následovala s časovým odstupem 3 minut jízda dalšího prázdného DV 81 54 5974 851-4, které se mělo zastavit na koleji č. 102 o předchozí (ale již ujeté) DV, a proto pokračovalo nekontrolovanou jízdou po kolejích č. 101b, 101a, 100a a 100b, kde po třech minutách od vykolejení prvního DV do něj narazilo. DV ujela nekontrolovanou jízdou od místa shození zarážek k výkolejce Vk7 dráhu dlouhou 452 m.

Nekontrolovanou jízdou došlo také k projetí návěstidel S102, S101b, S101a, S100 v poloze „Stůj“ a přejezdu zabezpečeného světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením, aktivovaným jízdou DV, v km 0,534.



Obr. č. 2: Plán části vlečky, kde došlo k MU



Obr. č. 3: Situace místa MU (zdroj www.mapy.cz)

### **2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku**

MU byla ohlášena na COP DI Praha dne 8. 12. 2011 v 7:37 hodin. Vzhledem k opakování MU ze dne 12. 10. 2011 zahájila DI zjišťování příčin a okolností vzniku MU v souladu s ustanovením § 53b odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále také zákon č. 266/1994 Sb.), na místě MU. Vyšetřováním byl pověřen Územní inspektorát Brno.

## **2.2 Okolnosti mimořádné události**

### **2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci**

Zúčastněné osoby za:

- provozovatel dráhy a dopravce:

- výpravčí, zaměstnanec AWT, a. s.;
- vedoucí posunu, zaměstnanec AWT, a. s.

- provozovatel lanového zařízení:

- vykladač paliva, zaměstnanec firmy E S B, a. s.

### **2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel**

Dva posunové díly tvořené jednotlivými prázdnými DV řady Eas 81 54 5978 299-2 o hmotnosti 22 780 kg a 81 54 5974 851-4 o hmotnosti 22 140 kg.

### **2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)**

- kolej č. 104 – v celé délce bez sklonu, délka koleje 271 m;
- kolej č. 104b – v celé délce bez sklonu, délka koleje 126 m;
- kolej č. 104c – v celé délce bez sklonu, délka koleje 33 m;
- kolej č. 102b – v celé délce bez sklonu, délka koleje 65 m;
- kolej č. 102 – v celé délce bez sklonu, délka koleje 263 m;
- kolej č. 101b – ve směru jízdy ujetých DV od výhybky C2 klesá 0,6 ‰ v délce 45 m, pak klesá 9 ‰, délka koleje 63 m;
- kolej č. 101a – ve směru jízdy ujetých DV v celé délce klesá 0,6 ‰, délka koleje 247 m;
- kolej č. 100a – v celé délce bez sklonu, délka koleje 30 m;
- kolej č. 100b – v celé délce bez sklonu, délka koleje 51 m;
- železniční přejezd PZS na účelové komunikaci v km 0,534;
- bod „0“ se nachází na pravém kolejnicovém pásu koleje č. 100b na nesklopené výkolejce Vk7 v km 0,058;
- na výhybkách č. C8, C5, C3, C2, C1, které byly postaveny pro jízdu z koleje č. 102 na kolej č. 101a a 100, nedošlo vznikem MU k poškození;
- nekontrolovanou jízdou DV došlo k projetí návěstidel S102, S101b, S101a, S100, Se 12 v poloze „Stůj“.

Kolejiště bylo ve vyhovujícím technickém stavu. Činnost ZZ není archivována.

#### **2.2.4 Použití komunikačních prostředků**

Výpravčí AWT, a. s., když si všiml, že je indikován obsazený kolejový úsek 101a, aniž by se prováděl na této koleji posun, okamžitě volal výpravčí do žst. Řečany nad Labem, že zřejmě ujelo DV. Potom telefonicky zakázal další vykládku vozů s uhlím na rotačním výklopníku a pomocí mobilního telefonu oznámil vedoucímu vlečky vznik MU.

#### **2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti**

V místě MU nebyly bezprostředně před vznikem MU prováděny žádné práce.

#### **2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled události**

Vznik MU telefonicky ohlásil výpravčí AWT, a. s. vedoucímu vlečky. Na COP DI byla MU nahlášena v 7:37 hodin. Na místo MU se dostavily odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy, dopravce a VI DI. Za účasti VI DI bylo provedeno ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu. Po ohledání místa vzniku MU přítomným VI DI, byl v 9:00 hodin dne 8. 12. 2011 dán DI souhlas k zahájení odklizovacích prací. Drážní doprava na koleji č. 100b vlečky „Vlečka ČEZ, a. s., - elektrárna Chvaletice“ byla zastavena od 6:48 hodin dne 8. 12. 2011 do 11:30 hodin dne 15. 12. 2011.

#### **2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled události**

Integrovaný záchranný systém nebyl aktivován. Na místě zasahoval HZS SŽDC JPO Nymburk.

### **2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody**

#### **2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru**

- při MU nebyl nikdo zraněn ani usmrčen.

#### **2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku**

Na přepravovaných věcech škoda nevznikla (DV byla prázdná).

#### **2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí**

Následky na DV:

DV 81 54 5978 299-2 – poškozen pravý nárazník u podvozku „a“;  
DV 81 54 5974 851-4 – poškozen pravý nárazník u podvozku „a“.

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda:

- |  |                           |
|--|---------------------------|
| • na DV Eas 81 54 5978 299-2             | 15.200 Kč (ČDC);          |
| • na DV Eas 81 54 5974 851-4             | 7.300 Kč (ČDC);           |
| • na zařízení infrastruktury             | 145.628 Kč (SŽDC, s. o.); |
| • škoda na životním prostředí nevznikla. |                           |
| • celková škoda                          | <b>168.128 Kč</b>         |

## 2.4 Vnější okolnosti

### 2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

- Teplota vzduchu +2 °C, déšť, jihozápadní-západní nárazový vítr 8-12 m.s<sup>-1</sup>, zimní ranní doba, šero, omezená viditelnost;
- GPS souřadnice místa MU: 50°1'51.485"N, 15°28'18.355"E.

## 3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

### 3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

#### 3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru

- Vedoucí posunu, zaměstnanec AWT, a. s. – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - v době vzniku MU se nacházel na stavědle;
  - pohledem ze stavědla zjistil, že ujíždí DV z koleje č. 102 směrem ke stanici Řečany nad Labem;
  - běžel od stavědla směrem k ujíždějícímu DV, které však nedostihl a které pokračovalo v jízdě směrem k žst. Řečany nad Labem;
  - viděl ujet pouze druhé DV, nevěděl o tom, že ujelo ještě jedno DV;
  - další dvě postupně přijíždějící DV zastavil položením zářezek a poté je zajistil ještě ruční brzdou.
- výpravčí, zaměstnanec AWT, a. s. – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - všiml si, že je indikován obsazený kolejový úsek 101a, aniž by se prováděl posun;
  - ihned volal výpravčí do žst. Řečany nad Labem, že zřejmě ujelo DV, ať sklopí výkolejku č. Vk7, aby DV nevykolejilo zbytečně. Výpravčí však nestihla provést sklopení výkolejky z důvodu obsazení kolejového úseku;
  - současně viděl z okna stavědla utíkat vedoucího posunu ke 102. koleji, z níž jelo další prázdné DV směrem ke stanici;
  - vedoucí posunu toto DV nedostihl.
- Vykladač paliva na výklopníku, zaměstnanec E S B, a. s. – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - na pokyn výpravčího AWT, a. s., ukončil vykládku vozů;
  - zařízení výklopníku nevykazovalo žádnou poruchu;
  - vzhledem k tomu, že je kamera umístěna na budově výklopníku se záběrem v ose kolejí č. 101 a 102, neviděl žádnou závadu v pohybu vozů na kamerovém obraze.



### 3.1.2 Jiné osoby

K MU jiné osoby vysvětlení nepodávaly.

## 3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

### 3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny

Provozovatel dráhy-vlečky a dopravce AWT, a. s., vydal vnitřní předpis „Provozní řád vlečky ČEZ, a.s. - ELEKTRÁRNA CHVALETICE“, ve kterém je uvedeno, že:

- mezi vlečkou a žst. Řečany nad Labem se jezdí formou posunu, a to tažením nebo sunutím podle provozní situace a stanovených technologií;
- jízdy posunů sjednává telefonicky výpravčí (staniční dozorce) vlečky a výpravčí žst. Řečany nad Labem;
- jízdy jsou navíc zabezpečeny předáváním souhlasů.

Provozovatel dráhy-vlečky a dopravce AWT, a. s., dále vydal dokument „Příloha č. 37 k PŘ vlečky Chvaletice“, ve kterém je mimo jiné uvedeno, že:

- na kolejích č. 101 a 102 se shromažďují DV vyložené na rotačním výklopníku;
- DV jsou přisunována posunovými vozíky postupně z koleje č. 104C;
- pro zajištění DV shromažďovaných na kolejích č. 101 a 102 položí zaměstnanec posunové čtyři AWT, a. s., po odjezdu prázdných vozů z kolejí č. 101 a 102 na každý kolejnicový pás jednu zárazku ve stejné úrovni, a to na místě označeném žlutým pruhem (před návěstidlem S101 a S102).

### 3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Odbornou a zdravotní způsobilost osob podílejících se na provozování drážní dopravy stanovuje § 35 odst. (1) písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.

Odbornou a zdravotní způsobilost osob podílejících se na provozování dráhy stanovuje § 22 odst. (1) písm. c) zákona č. 266/1994 Sb.

Požadavky na zdravotní a odbornou způsobilost zaměstnanců AWT, a. s., včetně způsobu jejího prosazování, stanovuje vnitřní předpis „Okp2 VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD PRO ČINNOSTI PŘI PROVOZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY“, s účinností od 15. 6. 2001, v platném znění.

Požadavky na zdravotní a odbornou způsobilost zaměstnanců E S B, a. s., včetně způsobu jejího prosazování, stanovuje vnitřní předpis „PŘEDPIS o podmínkách způsobilosti zaměstnanců uživatelů vleček“, s účinností od 15. 4. 2004, v platném znění.

Zúčastnění zaměstnanci měli platné posudky způsobilosti o zdravotní způsobilosti k práci podle § 6 odst. (2) vyhlášky č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění.

Všichni zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce byli v době vzniku MU odborně i zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce.

### 3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Po vzniku první, obdobné MU dne 12. 10. 2011, vydal provozovatel dráhy-vlečky opatření: *„Na základě vzniku MU ze dne 12. 10. 2011 stanovuji s platností od 15. 10. 2011 následující opatření pro výkon dopravní služby na vlečce ECHVA:*

*Sledování dojezdu prvního vozu na volné koleje 101 a 102, věnování zvýšené pozornosti klimatickým podmínkám, které mohou mít vliv na pohyb žel. vozů a na adhezní poměry.“*

Dodržování tohoto opatření bylo průběžně vizuálně kontrolováno vedoucím vlečky. Zápisy z provedených kontrol jsou uloženy u vedoucího provozu ve složce „Rozkazy vedoucího provozu“.

Před vznikem MU ze dne 8. 12. 2011 byla provozovatelem dráhy-vlečky AWT, a. s., ve smyslu vnitřního předpisu Sp1 a vyhlášky č.177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění, provedeno dne 10. 11. 2011 měření dráhy-vlečky se zjištěním: naměřené hodnoty nepřekračují stanovené mezní provozní odchylky.

### 3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy-vlečky „Vlečka ČEZ, a.s. - elektrárna Chvaletice“ je ČEZ, a. s., se sídlem Jungmannova 29, 111 48 Praha 1.

Provozovatelem dráhy-vlečky „Vlečka ČEZ, a.s. - elektrárna Chvaletice“ je společnost AWT, a. s., nástupnická organizace OKD Doprava, akciová společnost, na základě Úředního povolení č. j.: 1-159/96-DÚ/O-Bp, ev. č. ÚP/1996/1885, ze dne 1. 7. 1996, v platném znění.

Provozování drážní dopravy na vlečce „Vlečka ČEZ, a.s. - elektrárna Chvaletice“ je prováděno na základě smlouvy: „SMLOUVA č. ECH279 909 Provozování dráhy a drážní dopravy, zauhlování, skládky paliv a ostatní činnosti – ECH“ s účinností od 1. 1. 2008 uzavřené mezi ČEZ, a. s., a OKD Doprava, akciová společnost.

Provozování drážní dopravy na vlečce „Vlečka ČEZ, a.s. - elektrárna Chvaletice“ je prováděno na základě licence k provozování drážní dopravy L/1995/0002, udělené společnosti AWT, a. s., nástupnická organizace OKD Doprava, akciová společnost, rozhodnutím Drážního úřadu ze dne 11. 4. 1995 a aktuálním rozhodnutím o změně licence ze dne 17. 5. 2010 ev. č. L/2010002-48.

## 3.3 Právní a jiná úprava

### 3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení právních předpisů:

- § 22 odst. 1 písmene a) zákon č. 266/1994 Sb.:  
*„provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení“;*
- § 23 odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

*„je-li na vlečce uváděno drážní vozidlo do pohybu nekolejovým vozidlem, lanovým zařízením nebo ručně, musí být zajištěno, aby drážní vozidlo neujelo na jinou kolej.“*

### **3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy**

Při šetření MU bylo zjištěno neplnění „Opatření pro výkon dopravní služby na vlečce ECHVA“ ze dne 12. 10. 2011 s platností od 15. 10. 2011.

*„Sledování dojezdu prvního vozu na volné koleje 101 a 102, věnování zvýšené pozornosti klimatickým podmínkám, které mohou mít vliv na pohyb žel. vozů a na adhezní poměry.*

## **3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení**

### **3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat**

Postup při obsluze dráhy-vlečky je popsán v dokumentu „Provozní řád vlečky ČEZ, a.s. - ELEKTRÁRNA CHVALETICE“. Na dráze-vlečce je staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie dle TNŽ 34 2620, typ RPS-60B (reléový panelový systém), ovládané ze stavědla vlečky. RZZ je napojeno na rotační výklopník a zabezpečuje spolupráci s jeho ovládáním a s lanovými posuny. Na dráze-vlečce není k dispozici záznamové zařízení.

V místě vykolejení DV je staniční zabezpečovací zařízení ESA 11, ze kterého byla stažena data záznamového zařízení. Z dat archivu staničního zabezpečovacího zařízení žst. Řečany nad Labem bylo zjištěno:

- dojezd DV 81 54 5978 299-2 v 6:48:32 h do obvodu výkolejky Vk7 výhybky č. 23;
- dojezd DV 81 54 5974 851-4 v 6:51:52 h do obvodu výkolejky Vk7 výhybky č. 23.

### **3.4.2 Součásti dráhy**

Železniční svršek se skládá z kolejnic typu S49 upevněných na dřevěných a betonových pražcích.

Po MU bylo provedeno dne 13. 12. 2011 měření železničního svršku, 30 m před bodem „0“ a 10 m za bodem „0“. Hodnocení podle ČSN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a jejich prostorová poloha, se zjištěním, že naměřené hodnoty nepřekračují povolené provozní odchylky dle ČSN 73 6360-2.

Bod „0“ se nacházel na pravém kolejnicovém pásu koleje č. 100B na nesklopené výkolejce Vk7.

Výhybky č. C8, C5, C3, C2, C1 byly postaveny pro jízdu z koleje č. 102 na kolej č. 101A a 100 bez viditelného poškození.

Stav železničního svršku nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Rotační výklopník slouží k vykládce sypkých materiálů samotíží z vysokostěnných DV, určených pro tento druh přeprav. Technologie pro vyprázdnění DV a jeho vrácení na kolej je stanovena v čase 180 s.

DV jsou z rotačního výklopníku koleje č. 104b posunována na kolej č. 102 pomocí lanového posunu, který DV na kolej vysune a DV samovolně zastavují asi v polovině délky koleje (kolej je bez sklonu), na určeném místě koleje jsou položeny zarážky, u kterých jsou posunovaná DV postupně stlačována a následně svěřena.

Lanový posun DV je určen k posunu jednotlivých DV k obsluze rotačního výklopníku. Používá se celkem sedm systémů lanových posunů, které se od sebe vzájemně liší některými konstrukčními detaily. Lanové posuny slouží pro přisun ložených DV z kolejí č. 104 a 106 k výklopníku a jejich odsunu v prázdném stavu na koleje č. 101 a 102.

Lanový posun č. VII. je určen ke spolupráci s výklopníkem. Hlavním celkem lanového posunu je boční dvojitý vozík Pwd, který záchytem zachytí první kolo DV ve směru své jízdy a uvede ho do ohybu. Vozík je tažen v obou směrech pomocí lanové soustavy, která je poháněna pomocí pohonné stanice. Vozík se pohybuje po kolejišti, které se skládá z kolejnic vagonového kolejiště 101 a 102 a dodatečné třetí kolejnice tvaru S 49. Rychlost jízdy vozíku je  $2,7 \text{ m.s}^{-1}$ . Tuto rychlost vozík udělí DV, které potom pokračuje v jízdě na kolej č. 101 a 102.

### 3.4.3 Komunikační prostředky

Komunikace a informace o vzniku MU mezi výpravčím a vedoucím provozu proběhla mobilním telefonem a nebyla zaznamenána. Těsně před vznikem MU nebyly použity žádné komunikační prostředky pro řízení drážní dopravy.

Závady nebyly zjištěny.

### 3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Vykolejené DV řady Eas 81 54 5978 299-2 mělo vydáno Osvědčení o shodě drážního vozidla se schváleným typem 9-107.4, dle technických podmínek č. j. TP 4-127/78 ze dne 1. 7. 2011, vydané ČD Cargo, a. s., SOKV Ústí nad Labem OKV, Starý Most 147, 43401 Most. Poslední pravidelná technická kontrola DV byla provedena dne 1. 7. 2011 v ČD Cargo, a. s., SOKV Ústí nad Labem OKV, Starý Most 147, 43401 Most, se závěrem: vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách.

Vykolejené DV řady Eas 81 54 5974 851-4 mělo vydáno Osvědčení o shodě drážního vozidla se schváleným typem 9-107.4, dle technických podmínek č. j. TP 4-127/78 ze dne 19. 3. 2010, vydané LOSTR, a. s., Husova 402, Louny. Poslední pravidelná technická kontrola DV byla provedena dne 19. 3. 2010 v LOSTR, a. s., Husova 402, Louny, se závěrem: vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách.

Technický stav DV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Lanové posunovací zařízení bylo schváleno dne 30. 12. 1994 Drážním úřadem pod č. j. 25 899-3/94-0210. Provozovatelem lanového posunovacího zařízení je firma E S B, a. s., majitelem je firma ČEZ, a. s. Jeho technický stav nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

### **3.5 Dokumentace o provozním systému**

#### **3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy**

V době vzniku MU byl lanový posun ovládán v automatickém režimu. Postavení výhybek č. C8, C5, C3, C2, C1 bylo pro jízdu z koleje č. 102 na kolej č. 101A a 100. Výkolejka Vk7 byla v nesklopené poloze. Na koleji č. 102 v místě pravidelného zastavení DV byly vedle sebe umístěny zarážky, v souladu s požadavkem provozního řádu vlečky.

Byla zjištěna závada v činnosti zaměstnance AWT, a. s., vedoucího posunu, a to nesledování dojezdu prvního DV na volnou kolej č. 102 a nevěnování zvýšené pozornosti klimatickým podmínkám, které mají vliv na pohyb DV a na adhezní poměry. Vedoucí posunu, který se nacházel na stavědle, viděl ujet pouze druhé DV. O tom, že před ním ujelo ještě jedno DV, nevěděl.

Pohyb dalších DV byl zastaven vedoucím posunu tím, že položil zarážky pod dvě další jedoucí DV, a výpravčím, který telefonicky nařídil vykladači paliva zastavení automatické vykládky DV.

#### **3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení**

Po zjištění nekontrolované jízdy DV proběhla telefonická komunikace mezi výpravčím AWT, a. s., a výpravčím v žst. Řečany nad Labem. Potom následovala telefonická komunikace mezi výpravčím AWT, a. s., a vykladačem paliva. Tato komunikace se nezaznamenávala.

#### **3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události**

Místo MU bylo provozovatelem dráhy zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění.

### **3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky**

#### **3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události**

- Výpravčí AWT, a. s., byl ve směně dne 8. 12. 2011 od 6:00 h, volno před směnou měl v délce 144 h;
- vedoucí posunu byl ve směně dne 8. 12. 2011 od 6:00 h, volno před směnou měl v délce 12 h;
- vykladač paliva byl ve směně dne 8. 12. 2011 od 6:00 h, volno před směnou měl v délce 16 h;

Zaměstnavatel zajistil podmínky pro odpočinek před směnou v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění.

### **3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu**

Všichni zúčastnění zaměstnanci byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že na vznik MU měla vliv osobní situace nebo psychický stav osob zúčastněných na MU.

### **3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání**

Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nemělo souvislost se vznikem MU.

## **3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru**

Drážní inspekce eviduje obdobnou MU na vlečce „Vlečka ČEZ, a.s. - elektrárna Chvaletice“ ze dne 12. 10. 2011, kdy došlo k ujetí tří DV z koleje č. 101 a následnému vykolejení prvního DV na koleji č. 100b, přes výkolejku Vk7.

## **4 ANALÝZA A ZÁVĚRY**

### **4.1 Konečný popis mimořádné události**

#### **4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3**

K MU došlo dne 8. 12. 2011 v 6:48 h na výkolejce Vk7 v km 0,058 dráhy-vlečky „Vlečka ČEZ, a.s. - elektrárna Chvaletice“.

Při posunu prázdného DV 81 54 5978 299-2 lanovým posunem pokračovala jízda DV setrvačností po koleji č. 102 k místu položení dvou zarážek. Vlivem nepříznivé povětrnosti – silného nárazového větru muselo DV nabrat vyšší rychlost, a to takovou, že svou jízdou bylo způsobitelné shodit zarážky z kolejnic. Jízda DV nebyla zastavena na místě k tomu určeném a DV pokračovalo nekontrolovanou jízdou z koleje č. 102 po kolejích č. 101b, 101a, 100a až na kolej 100b, kde najelo na výkolejku Vk7 a následně vykolejilo oběma nápravami předního podvozku a jednou nápravou zadního podvozku. Po volné koleji č. 102 následovala nekontrolovaná jízda dalšího DV 81 54 5974 851-4, které jelo po kolejích č. 101b, 101a, 100a a 100b, kde po třech minutách narazilo do prvního vykolejeného DV. Pohyb dalších DV byl zastaven opatřeními, která provedli vedoucí posunu a výpravčí.

## 4.2 Rozbor

### 4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb

Organizace drážní dopravy na vlečce „Vlečka ČEZ, a.s. - elektrárna Chvaletice“ se provádí na základě vnitřního předpisu „Provozní řád vlečky ČEZ, a.s. - elektrárna Chvaletice“, část „ORGANIZACE DOPRAVNÍHO PROVOZU A POSUNU“, s účinností od 15. 7. 2008, dále dle přílohy „Příloha č. 37 k PŘ vlečky Chvaletice“ - Technologické postupy pro jednotlivé činnosti, s účinností od 1. 1. 2008.

Odsun prázdných DV od rotačního výklopníku probíhal tak, že DV byla postupně posunována posunovými vozíky lanového posunu z koleje č. 104c na kolej č. 101 a 102. Pro zajištění DV shromažďovaných na kolejích č. 101, 102 položil, dle svého vyjádření, zaměstnanec posunové čtyř AWT, a. s., na každý kolejnicový pás jednu zarážku ve stejné úrovni, a to na místě označeném žlutým pruhem před návěstidlem S101 a S102. Ukončení shromažďování DV na koleji č. 101 a 102 oznámil strojník výklopníku výpravčímu vlečky.

Mezi vlečkou a žst. Řečany nad Labem je provoz formou posunu, a to tažením nebo sunutím podle provozní situace. Tyto jízdy sjednává telefonicky výpravčí vlečky a výpravčí žst. Řečany nad Labem.

Dne 12. 10. 2011 došlo k ujetí tří DV z koleje č. 101 a k následnému vykolejení prvního DV na koleji č. 100b, přes výkolejku Vk7. V době vzniku MU byl západní nárazový vítr ve směru jízdy DV. Na základě vzniku této MU provozovatel dráhy-vlečky stanovil s platností od 15. 10. 2011 následující opatření pro výkon dopravní služby na dráze-vlečce:

*„Sledování dojezdu prvního DV na volné koleje 101 a 102, věnování zvýšené pozornosti klimatickým podmínkám, které mohou mít vliv na pohyb žel. vozů a na adhezni poměry“.*

I přes toto výše uvedené opatření se obdobná MU opakovala za téměř stejných okolností dne 8. 12. 2011. Z toho vyplývá, že přijaté opatření nebylo dostačující.

Dne 8. 12. 2011 při posunu prázdného DV 81 54 5978 299-2 lanovým posunem pokračovala jízda DV setrvačností po koleji č. 102, kde se shromažďují DV vyložené z rotačního výklopníku. Pro zajištění DV shromažďovaných na koleji č. 102 položil, dle svého vyjádření, odpovědný zaměstnanec v souladu s „Příloha č. 37 PŘ vlečky Chvaletice“ na každý kolejnicový pás jednu zarážku ve stejné úrovni, a to na místě označeném žlutými pruhy (před návěstidlem S102). Vlivem nepříznivé povětrnosti – silného nárazového větru ve směru jízdy DV, první DV po ukončení lanového posunu nabralo vyšší rychlost a vlivem vysoké rychlosti jeho jízdy došlo ke shození zarážek z kolejnic. V tuto dobu však nesledoval DV nikdo ze zúčastněných zaměstnanců, což bylo v rozporu s opatřením vedoucího provozu platném od 15. 10. 2011. Jízda DV nebyla zastavena na místě k tomu určeném a DV pokračovalo bez vědomí zúčastněných zaměstnanců nekontrolovanou jízdou z koleje č. 102 po kolejích č. 101b, 101a, 100a až na kolej 100b, kde najelo na nesklopenou výkolejku Vk7 a vykolejilo oběma nápravami předního podvozku a jednou nápravou zadního podvozku.

Výpravčí AWT, a. s., si mezitím všiml, že je indikován obsazený kolejový úsek 101a, aniž by se prováděl posun, a ihned volal výpravčí do žst. Řečany nad Labem, že zřejmě ujelo DV. Současně vedoucí posunu pohledem ze stavědla zjistil, že ujíždí DV z koleje č. 102. Běžel od stavědla směrem k ujíždějícímu DV, které však nedostihl. Následovala nekontrolovaná jízda druhého DV, které jelo po kolejích č. 101b, 101a, 100a a 100b a po

třech minutách narazilo do prvního vykolejeného DV. Další dvě DV již vedoucí posunu zastavil položením dalších zarážek. Zároveň dal výpravčí telefonicky pokyn na pracoviště rotačního výklopníku k ukončení vykládky DV a potom telefonicky oznámil vznik MU vedoucímu vlečky.

Ze strany provozovatele dráhy-vlečky došlo nedostatečným zabezpečením DV proti ujetí opakovaně k porušení:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění:  
*„provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení“;*
- § 23 odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění:  
*„je-li na vlečce uváděno drážní vozidlo do pohybu nekolejovým vozidlem, lanovým zařízením nebo ručně, musí být zajištěno, aby drážní vozidlo neujelo na jinou kolej.“*

Po vzniku druhé MU dne 8. 12. 2012 vydal provozovatel dráhy-vlečky následující opatření:

„Rozkaz vedoucího provozu Chvaletice 2/11“ s účinností od 8. 12. 2011 (viz bod 5.1).

Český hydrometeorologický ústav vydal dne 7. 12. 2011 výstrahu před silným větrem pro Čechy a Vysočinu. Provozovatel dráhy a drážní dopravy však na tuto výstrahu nereagoval.

## 4.3 Závěry

### 4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení

Bezprostřední příčinou mimořádné události byla vyšší rychlost jízdy DV, než jakou byly schopny zvolené prostředky pro zastavení DV eliminovat.

Přispívajícími faktory byly:

- neplnění „Opatření pro výkon dopravní služby na vlečce ECHVA“ ze dne 12. 10. 2011 – nesledování dojezdu prvního DV na volnou kolej č. 102 a nevěnování zvýšené pozornosti klimatickým podmínkám, které mají vliv na pohyb DV a na adhezní poměry;
- silný nárazový vítr foukající ve směru jízdy DV.

### 4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo nedostatečné zajištění DV proti ujetí v případě zhoršených povětrnostních podmínek.

### 4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti

Technologický postup provozovatele vlečky, který nestanovoval dostatečně způsob zajištění DV proti ujetí na jinou kolej při zhoršených povětrnostních podmínkách.



#### 4.4 Doplnující zjištění

##### 4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách

Nebyly DI zjištěny.

### 5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

#### 5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata

Po vzniku MU dne 12. 10. 2011:

Provozovatel dráhy-vlečky vydal „Seznam prokazatelně seznámených zaměstnanců provozu vlečky ECHVA“ s platností od 15. 10. 2011, ve kterém bylo uvedeno:

*„Na základě vzniku MU ze dne 12. 10. 2011 stanovuji s platností od 15. 10. 2011 následující opatření pro výkon dopravní služby na vlečce ECHVA:*

*Sledování dojezdu prvního vozu na volné koleje 101 a 102, věnování zvýšené pozornosti klimatickým podmínkám, které mohou mít vliv na pohyb žel. vozů a na adhezní poměry.“*

Po vzniku MU dne 8. 12. 2012:

Provozovatel dráhy-vlečky vydal „Rozkaz vedoucího provozu Chvaletice 2/11“ s účinností od 8.12. 2011, ve kterém bylo uvedeno:

*„Pro dosažení bezpečného zastavení a zajištění proti ujetí vyložených vozů Eas na kolejích č. 101 a č. 102 nařizuji dále uvedený postup.*

*Pro zajištění vozů shromažďovaných na kolejích č. 101 a č. 102 položí zaměstnanec posunové čety AWT, a. s. po odjezdu prázdných vozů z kolejí č. 101 a č. 102 tyto zajišťovací prvky:*

- 1. na každý kolejnicový pás jednu zarážku ve stejné úrovni a to na místě označeném prvním barevným pruhem ve směru od výklopníku před návěstidlo S101 a S102*
- 2. na každý kolejnicový pás jednu zarážku ve stejné úrovni a to na místě označeném druhým barevným pruhem ve směru od výklopníku před návěstidlo S101 a S102*
- 3. kovovou podložku a to na místě označeném třetím barevným pruhem ve směru od výklopníku před návěstidlo S101 a S102*

*Za odstranění zajišťovacích prvků dle bodů 1.-3. předchozího odstavce (tj. prvního, druhého a třetího sledu) odpovídá zaměstnanec posunové čety, jejímž hnacím vozidlem se právě provádí posun na koleje č. 101 a č. 102.“*

Dne 24. 1. 2012 byl vykonán Drážní inspekcí státní dozor ve věcech drah se zaměřením na odpovídající vlastní opatření k předcházení MU. Mimo jiné byla projednána také výše citovaná opatření.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Dražní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. (5) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje provozovateli dráhy-vlečky a dopravci AWT, a. s.:

- zpracovat technologické postupy pro všechny dráhy-vlečky, kde je používán lanový posun, tak, aby zajišťovaly dostatečně účinné postupy pro zajištění DV proti ujetí.

Dražní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. (5) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, v návaznosti na přílohu č. 7 vyhl. č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných mimořádných událostí, doporučuje Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního bezpečnostního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů dráhy a dopravců na dráhách-vlečkách, kde je používán lanový posun.

V Brně dne 6. září 2012

Ing. Květoslav Čech, v. r.  
vrchní inspektor  
Územního inspektorátu Brno

Bc. Josef Dvořák, v. r.  
ředitel  
Územního inspektorátu Brno

## 7 PŘÍLOHY



*Obr. č. 4: Místo MU*





*Obr. č. 5: Pohled na vykolejené podvozky*